

Inhaltsübersicht

Inhaltsverzeichnis	13
Abkürzungsverzeichnis	29
Erster Teil: Einleitung	37
A. Fragestellung	37
B. Gegenstand der Untersuchung	43
C. Forschungsstand und Ziel	54
D. Methode und Gang der Untersuchung	56
E. Schifffahrtsunternehmen, Hauptakteure und Unternehmensleitung	57
Zweiter Teil: Regulatorischer Rahmen: Internationalisierung und Europäisierung des maritimen Umweltstrafrechts	69
A. Entnationalisierung des maritimen Umweltstrafrechts	69
B. Internationalisierung des maritimen Umweltstrafrechts	71
C. Europäisierung des maritimen Umweltstrafrechts	85
D. Zusammenfassung 2. Teil	105
Dritter Teil: Die strafrechtliche Verantwortlichkeit in Schifffahrtsunternehmen für Meeresverschmutzung in Deutschland	109
A. Die Meeresverschmutzung durch Schiffe als Tatbestand in Deutschland	109
B. Verantwortlichkeit der Leitungspersonen für Meeresverschmutzung – Die Hauptakteure nach deutschem Recht	175
C. Strafrechtliche Verantwortung der Unternehmensleitung in Schifffahrtsunternehmen	193
D. Zusammenfassung 3. Teil	334
	11

Inhaltsübersicht

Vierter Teil: Die strafrechtliche Verantwortlichkeit in Schifffahrtsunternehmen für Meeresverschmutzung in Griechenland	337
A. Die Notwendigkeit und Suche nach einem tatbestandsmäßigen Erfolg – Herausforderungen des strafrechtlichen Meeresschutzes im griechischen Rechtssystem	337
B. Schifffahrtsunternehmen nach griechischem Recht	385
C. Strafbarkeit von Leitungspersonen für Meeresverschmutzung durch Schiffe	401
D. Zusammenfassung 4. Teil	461
Fünfter Teil: Gesamtbetrachtung und rechtsvergleichende Dimensionen	465
A. Einleitung	465
B. Das Problem der fehlenden Rechtsprechung	466
C. Regelungsstrukturen des strafrechtlichen maritimen Umweltschutzes	468
D. Verantwortlichkeit in (Schifffahrts-)Unternehmensstrukturen für maritime Umweltdelikte	501
Fazit	537
Literaturverzeichnis	539

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	29
Erster Teil: Einleitung	37
A. Fragestellung	37
I. Meeresverschmutzung durch Schiffe als globales Problem	37
II. Verantwortlichkeitsebene und „Criminalisation of Seafarers“	40
B. Gegenstand der Untersuchung	43
I. Meeresumweltschutz in Rechtswissenschaft, Völkerrecht, Unionsrecht und nationalen Rechtsordnungen	43
1. Seerecht und Umwelt	43
2. Maritimes Umweltstrafrecht	44
3. Internationalisierung und Europäisierung als Herausforderung	44
4. Deutschland und Griechenland als nationale Vergleichsmaßstäbe	45
II. Materielles Strafrecht als Anknüpfungspunkt	47
III. Meeresverschmutzung durch Schiffe	48
1. Das Schiff als Risikofaktor für die Meeresumwelt	48
2. Betriebliche und unfallbedingte Meeresverschmutzung	49
3. Handelsschiffe und Schiffsbetrieb	50
4. Die Beteiligten am Schiffsbetrieb und die in Frage kommenden Personen	50
5. Die gesellschaftliche Ausübung der Schiffsbetriebsführung als Regelfall	52
IV. Societas delinquere non potest?	52
C. Forschungsstand und Ziel	54
D. Methode und Gang der Untersuchung	56
E. Schifffahrtsunternehmen, Hauptakteure und Unternehmensleitung	57
I. Das Schiff als Kernstück unternehmerischer Tätigkeit in der maritimen Wirtschaft	58
1. Das Schiff – (mehr als) ein technischer Begriff	58
	13

2. Das Schiff als Schiffsbetrieb und Schiffsunternehmen	60
II. Die Hauptakteure in der Seeschifffahrt	61
1. Funktionale Betrachtung der Hauptakteure und ihrer Beziehung zum Schiff	61
2. Begriffsbestimmungen: Schifffahrtsunternehmen und Unternehmensleitung	63
III. Unternehmenskriminalität und ihre Ausprägung in der Schifffahrt	64
 Zweiter Teil: Regulatorischer Rahmen: Internationalisierung und Europäisierung des maritimen Umweltstrafrechts	69
A. Entnationalisierung des maritimen Umweltstrafrechts	69
B. Internationalisierung des maritimen Umweltstrafrechts	71
I. Das Seerechtsübereinkommen als Verfassung des Meeresschutzes und Eingrenzung des nationalen Strafrechts	73
II. Strafrechtlich relevantes Meeresschutz- und Schiffssicherheitsrecht der IMO	77
1. Präventiver Meeresumweltschutz – MARPOL	78
2. Schiffssicherheitsrecht – SOLAS	80
a) Organisationspflichten der Unternehmensführung im Rahmen internationaler Sicherheitsvorgaben – ISM-Code	82
b) ISPS-Code	84
III. Zwischenergebnis	85
C. Europäisierung des maritimen Umweltstrafrechts	85
I. Einleitung	85
II. Entwicklung des europäischen maritimen Umwelt(straf-)rechts	86
1. Erste Phase – Der Weg zu einer gemeinsamen Umweltpolitik	87
2. Zweite Phase – Sicherheit und Meeresumweltschutz durch die Erika-Maßnahmenpakete	88
3. Dritte Phase: Strafrecht als Instrument zur Bekämpfung der Umweltkriminalität	89
a) Besondere Rechtsvorschriften über die Strafbarkeit der Meeresverschmutzung durch Schiffe und der Kampf um die Europäisierung des Umweltstrafrechts	89
aa) Der sog. „intra-institutionelle Konflikt“	92

bb) Auseinandersetzung über das Verhältnis zum Völkerrecht und die Definition der groben Fahrlässigkeit	93
b) Die Richtlinie 2009/123/EG als Ergebnis der EuGH- Rechtsprechung	95
c) Zwischenergebnis	96
4. Vierte Phase: Vereinheitlichung des Umweltstrafrechts	97
a) Die neue Richtlinie 2024/1203/EU: Neue Rechtsgrundlage und verschärfte Sanktionen im Europäischen Umweltstrafrecht zur effektiven Bekämpfung der Meeresverschmutzung	99
b) Die neue Meeresverschmutzungsrichtlinie (RL 2024/3101/EU)	102
c) Zwischenergebnis	104
D. Zusammenfassung 2. Teil	105
 Dritter Teil: Die strafrechtliche Verantwortlichkeit in Schiffahrtsunternehmen für Meeresverschmutzung in Deutschland	109
A. Die Meeresverschmutzung durch Schiffe als Tatbestand in Deutschland	109
I. Historische Entwicklung	109
1. Der Weg vom Nebenstrafrecht zur StGB-Lösung	110
2. Entstehungsgeschichte des Gewässerschutzstrafrechts bzw. Meeresumweltschutzstrafrechts	115
II. Die Rechtsgutproblematik im maritimen Umweltstrafrecht – Reichweite und Erfolgsproblematik, zugleich die Legitimationsfrage	117
1. Der Umweltbegriff und das Rechtsgut – Der systematische Zusammenhang zwischen Ökozentrismus und Anthropozentrismus	119
2. Das Rechtsgut in § 324 StGB und die ablehnende wasserwirtschaftliche Betrachtungsweise	122
III. Der Tatbestand der Meeresverschmutzung – Schiffsbedingte Einleitungen als strafbare Form der Gewässerverunreinigung	125
1. Das Meer als Tatobjekt und der Schutzbereich des § 324 StGB	126
	15

2. Einleitungen und Verschmutzungshandlungen von Schiffen als tatbestandsmäßige Meeresverschmutzung	128
a) Einleitungen von Schiffen als tatbestandsmäßige Handlung	128
b) Die Meeresverschmutzung als Taterfolg? – Zugleich Fragen der Dogmatik der Gefährdungsdelikte	128
aa) Die herrschende Auffassung: § 324 StGB als Verletzungsdelikt	131
bb) Die Auffassung Kuhlens: Gewässerverunreinigung als „Kumulationsdelikt“	133
cc) Gewässerverunreinigung als Gefährdungsdelikt – der vorzugswürdige Ansatz	135
dd) Zwischenergebnis	140
3. Kausalitätsfragen	140
a) Generelle Kausalität: Ein dogmatischer Ansatz zur Vertiefung der Gefährdungsdelikte	141
b) Kumulationseffekte	144
aa) Europäisierte Kumulationsdelikte als Lösung?	144
bb) Die Gesamterfolgslösung	146
4. Unbefugtes Handeln – die Verwaltungsakzessorietät des maritimen Umweltstrafrechts	149
a) Einordnung als allgemeines Verbrechensmerkmal der Rechtswidrigkeit	150
b) Reichweite	153
aa) Internationale und nationale Regelungen des Meeresschutzrechts als besondere Befugnis	154
bb) Die verwaltungsrechtliche Wirksamkeit von Verwaltungsentscheidungen und die verwaltungsakzessorische strafrechtliche Verantwortung der Unternehmensleitung	157
cc) Personenkreis	159
dd) Gewohnheitsrechtliche Befugnis? – Das Schifffahrtsprivileg	159
c) Weitere Rechtfertigungsgründe: Die europäisierten MARPOL-Anlagen als Grundlage	160
5. Subjektive Tatseite: Vorsatz- und Fahrlässigkeitsfragen	161
a) Vorsätzliche Meeresverunreinigung	161
b) Fahrlässige Meeresverunreinigung	162
aa) Grad der Fahrlässigkeit	163

bb) Sorgfaltspflichten in der Seeschifffahrt	165
cc) Konkretisierung: Fahrlässigkeit „on the bridge“ und Fahrlässigkeit „in the home office“	168
IV. Umsetzungsprobleme im Lichte der neuen Umweltstrafrechtsrichtlinie	172
1. Plädoyer für das Gefährdungsdelikt	172
2. Grobe Fahrlässigkeit als europäisierter Maßstab?	173
B. Verantwortlichkeit der Leitungspersonen für Meeresverschmutzung – Die Hauptakteure nach deutschem Recht	175
I. Die Hauptakteure nach deutschem Recht	175
1. Der Reeder als Hauptfigur	175
a) Das Weisungsrecht gegenüber der Besatzung und die Verfügungsgewalt über das Schiff als entscheidendes Kriterium	177
b) Rechtsform	178
2. Der Ausrüster	179
a) Der Bareboat-Charter: Rechte und Pflichten	179
b) Der Nur-Eigentümer	181
3. Der Schiffsmanager	182
a) Der Managementvertrag	183
b) Beziehung des Auftraggebers zum Manager	184
aa) Die Informations- und Auskunftspflichten	185
bb) Das Weisungsrecht	185
cc) Das Besichtigungsrecht	186
dd) Das Kündigungsrecht	187
4. Der Kapitän und die Schiffsbesatzung	188
a) Personenkreis	188
II. Die schiffsbezogenen Umweltschutzpflichten des Schifffahrtstreibenden gemäß § 3 SchSG	189
1. Personenkreis: Die Schiffsbetreiber	190
a) Der Reeder und Ausrüster als Betreiber – Primäre Verantwortung	190
b) Die Mitverantwortung des Nur-Eigentümers	190
c) Der Schiffsführer und andere Personen	192
III. Zwischenergebnis	193

C. Strafrechtliche Verantwortung der Unternehmensleitung in Schifffahrtsunternehmen	193
I. Unternehmensbetrachtungsweise als Anknüpfungspunkt – die Einführung der „Top-down“-Betrachtungsweise durch den BGH	193
1. Anwendung auf Schifffahrtsunternehmen und eigener Ansatz: Schiffsbezogene Methode	197
II. Grundlagen und Konstellationen für die strafrechtliche Verantwortlichkeit der Unternehmensleitung in der Seeschifffahrt im Bereich der Meeresumwelt – Verantwortlichkeit im „Home Office“: Der Fall des Reeders als Betriebsinhaber	198
1. Aktives Tun bei betrieblichen Einleitungen	199
a) Mittelbare Täterschaft	199
aa) Mittelbare Täterschaft kraft Organisationsherrschaft auf Schifffahrtsunternehmen?	199
(1) Grundmodell von <i>Roxin</i>	200
(2) Die Erweiterung der Rechtsfigur auf Wirtschaftsunternehmen – Die „entkernende“ Anwendung der Organisationsherrschaft durch den BGH	202
(3) Zur Anwendung auf Schifffahrtsunternehmen – zugleich Stellungnahme	204
bb) Klassische mittelbare Täterschaft (kraft Willens- und Wissensherrschaft)	209
(1) Grundsätzliches	210
(2) Irrtum	210
(a) Wissensdefizite der auf dem Schiff arbeitenden Mitarbeiter	213
(aa) Der Vertrauensgrundsatz	214
(bb) Fahrlässigkeit	216
(3) Mittelbare Täterschaft infolge fehlender objektiver Zurechnung des Tatmittlers?	217
(4) Nötigung von Arbeitnehmern?	224
b) Mittäterschaft	225
c) Anstiftung durch Leitungspersonen als Lösungsansatz	232
d) Fahrlässiges Handeln	240
e) Zwischenergebnis	241

2. Unterlassungsverantwortlichkeit der Unternehmensleitung	241
a) Grundlagen	243
aa) Systematisierung der Garantenstellungen im Allgemeinen	243
bb) Die Garantenstellung des Betriebsinhabers	246
cc) Unternehmens- und betriebsbezogene Garantenpflichten – Unterscheidung zwischen Sachgefahren und Personengefahren	247
(1) Sachverantwortlichkeit	249
(2) Personengefahren	251
(aa) Geschäftsherrenhaftung in der Rechtsprechung	252
(bb) Schrifttum: Die Überwachung des Betriebs als potenzielle Gefahrenquelle	256
(cc) Betriebsbezogenheit als (sachliche) Beschränkung und zugleich als Voraussetzung der Geschäftsherrenhaftung	259
dd) Zwischenergebnis	261
b) Anwendung auf Schifffahrtsunternehmen	262
aa) Einordnung des Schiffs(-Unternehmens) in das Garantenpflichtsystem – Das Schiff als zu überwachender Betrieb	262
bb) Der Reeder als Unternehmensträger	263
(1) Ausgangspunkt: Die Garantenstellung bzw. -fähigkeit des Unternehmens	264
(2) Der Reeder als primärer Garant einer Schifffahrtsgesellschaft	265
(3) Subsumtion: Geschäftsherrenhaftung des Reeders	265
(aa) Inhaltliche Präzisierung: Die Pflicht zum sicheren Schiffsbetrieb	266
(4) Schiffsbezogenheit als Betriebsbezogenheit	267
(5) Zwischenergebnis	268
cc) Die Zurechnung individueller Verantwortung innerhalb des Reeders für schiffsbedingte Meeresverschmutzungen	268

c) Die Individualisierung der einzelnen Verantwortlichen im Schifffahrtsunternehmen und ihre konkrete – zu begrenzende – Verantwortung am Beispiel der AG als Reeder	270
aa) Der Vorstand als primärer interner Garant	271
bb) Arbeitsteilung als Voraussetzung für einen sicheren Schiffsbetrieb und ihre Grenzen	274
(1) Die Notwendigkeit der arbeitsteiligen Organisation	274
(2) Die Grenzen der zulässigen Delegation	275
(3) Zwischenergebnis	278
cc) Horizontale Verantwortung – Grundsätze der Verantwortungsverteilung innerhalb des Vorstands	279
(1) Gesellschaftsrechtliche Grundsätze der <i>Generalverantwortung</i> und <i>Allzuständigkeit</i> und die strafrechtliche Verantwortlichkeit	279
(2) Normalbetrieb: Das Prinzip der ressortmäßigen (strafrechtlichen) Verantwortlichkeit und die interne Informationspflicht	281
(3) Krisen- und Ausnahmefälle: Rückkehr der Generalverantwortung	282
(4) Problematik der Kollegialentscheidungen	284
(5) Zwischenergebnis	287
dd) Vertikale Delegation – innerbetriebliche Arbeitsteilung	287
(1) Die Pflichten bei einer zulässigen Delegation – Konsequenzen für die strafrechtliche Verantwortung	288
ee) Die Form der Tatbeteiligung	290
ff) Der Aufsichtsrat – ein sekundärer Garant innerhalb des Unternehmens	292
(1) Die Überwachungsgarantenstellung des Aufsichtsrats	292
(2) Umfang der Überwachungspflichten	293
(3) Einwirkungsmöglichkeiten des Aufsichtsrats	295

d) Unternehmensübergreifende Gefahrsteuerung des Schiffes: Der Fall des Konzerns	295
aa) Grundsätzliches	295
bb) Die Kriterien: Weisungsbefugnis und eingeschränkte Handlungsfähigkeit	297
cc) Ergebnis	299
III. Die strafrechtliche Verantwortung des Schiffsmangers – Derivative Pflichten durch Übernahme und Outsourcing	299
1. Tun und Unterlassen	300
2. Die Unterlassungsstrafbarkeit – Garantenpflicht des Schiffsmangers zur Verhinderung (schiffsbetriebsbezogener) Straftaten	302
3. Die Garantenstellung des Compliance Officers – Ein Überblick	303
a) Anerkennung einer Garantenstellung des Compliance Officers	303
b) Ausblick	304
4. Die Unterlassungsstrafbarkeit des Managers – Das „Ob“ und das „Wie“	305
a) Das „Ob“ der Garantenstellung	305
aa) Keine primäre Garantenstellung	305
bb) Vorfragen: Primärverantwortung des Betriebsinhabers und Delegierbarkeit	307
(1) Möglichkeit der (strafrechtlichen) Delegation der Garantenpflicht auf den Schiffsmanger	308
(2) Problematik des Outsourcings – Zwischenbetriebliche Ausführungsübertragung	308
cc) Garantenstellung aufgrund von <i>Übernahme</i>	311
(1) Grundsätzliches	311
(2) Konkretisierung in Bezug auf den Schiffsmanger	313
dd) Zwischenergebnis	314
b) Reichweite und Inhalt der sekundären Garantenstellung des Managers	315
aa) Garantenpflicht nur im Innen- oder auch im Außenverhältnis?	315
bb) Die Bedeutung des Managementvertrags	316
c) Weitere Konkretisierung und Individualisierung?	318

Inhaltsverzeichnis

d) Zwischenergebnis	318
5. Die „verbleibende“ Garantenstellung des Reeders	319
a) Überwachungsgarantenstellung	319
b) Umfang und Möglichkeiten der Erfüllung der Verpflichtungen des Reeders	321
aa) Auswahlpflichten	322
bb) Eingriffsmöglichkeiten	323
(1) Weisungsrecht	323
(2) Zugriff auf das Schiff	324
(3) Vertragskündigung	325
cc) Informations- und Überwachungspflichten	325
c) Zwischenergebnis	326
6. Ergebnis	326
IV. Die Kriterien der strafrechtlichen Verantwortung bei Schiffscharter	327
1. Bareboat-Charter	327
a) Bestehen einer Garantenstellung	328
b) Reichweite der Garantenstellung	330
c) Zwischenergebnis	332
2. Zeitcharter	332
D. Zusammenfassung 3. Teil	334
Vierter Teil: Die strafrechtliche Verantwortlichkeit in Schiffsfahrtsunternehmen für Meeresverschmutzung in Griechenland	337
A. Die Notwendigkeit und Suche nach einem tatbestandsmäßigen Erfolg – Herausforderungen des strafrechtlichen Meeresschutzes im griechischen Rechtssystem	337
I. Historische Entwicklung des griechischen institutionellen Rahmens für den strafrechtlichen Schutz der Meeresumwelt – Der Weg zur Polynomie des Umweltstrafrechts	338
1. Die ersten umweltbezogenen Verwaltungsgesetze und die internationalen Regelungen	339
2. Die verfassungsrechtliche Verankerung des Umweltschutzes als Wendepunkt	340
3. Weitere Schritte zur Internationalisierung des griechischen maritimen Umweltstrafrechts	341

4. Die Europäisierung des maritimen Umweltstrafrechts in Griechenland	342
5. Zwischenergebnis und Ausblick für weitere Schritte	343
II. Die Umwelt als Rechtsgut im griechischen Strafrecht	344
1. Anthropozentrisches und ökologisches Rechtsgutskonzept	345
2. Das Meer als eigenständiges Rechtsgut?	348
III. Der strafrechtliche Meeresumweltschutz im griechischen Recht: Die Verankerung im Nebenstrafrecht als Herausforderung	350
1. Das Meer als Tatobjekt – Der komplizierte Rechtsrahmen und eine erste Eingrenzung	350
2. Die Einleitung als strafbares Verhalten nach griechischem Recht	353
3. Der tatbestandsmäßige Erfolg: Die Begriffe <i>Verunreinigung</i> , <i>Verschlechterung</i> und <i>Kontaminierung</i>	355
4. Die Verwaltungsakzessorietät des griechischen maritimen Umweltstrafrechts – Die Verweise auf Verwaltungsvorschriften und Gesetze	361
a) Außenverweise und das verfassungsrechtliche Bestimmtheitsgebot	362
b) Binnenverweise – die abgeschwächte Form der Verwaltungsakzessorietät	364
c) Verweisung von Verwaltungsvorschriften auf Straftatbestände	365
d) Die Vorsatzproblematik und die Verwaltungsakzessorietät des griechischen maritimen Umweltstrafrechts	365
e) Die Verwaltungsakzessorietät als pflichtenbegründende Herausforderung für die Unternehmensleitung	366
5. Probleme der Rechtswidrigkeit und Schuld	367
6. Fahrlässigkeitsstrafbarkeit	368
7. Besondere Regelungen des maritimen Umweltstrafrechts in Griechenland als Ergebnis der Europäisierung – Überkriminalisierung durch Harmonisierung	370
a) Die grobe Fahrlässigkeit als Maßstab	370

b) Wiederholte Einleitungen geringer Bedeutung (Art. 6 Abs. 3 a G. 4037/2012) – Ein Versuch, das Problem der Kumulationseffekte gesetzlich zu regeln	372
c) Vertatbestandlichte Teilnahme	375
d) Zwischenergebnis	376
8. Die Beziehung zwischen grMeerSchG, grUmwSchG und grMeerSaG: <i>schwere</i> Verschmutzungen und die strafrechtliche Verantwortlichkeit von Leitungspersonen	377
IV. Das griechische maritime Umweltstrafrecht vor dem Hintergrund der neuen Umweltstrafrechtsrichtlinie	381
V. Ergebnis	383
B. Schifffahrtsunternehmen nach griechischem Recht	385
I. Historische Entwicklung des Seerechts in Griechenland	385
II. Das Schifffahrtsunternehmen und die zentrale Rolle des Schiffes	386
III. Die wichtigsten Personen im griechischen Seerecht – Die Ausübung der Seefahrt	388
1. Der Reeder	389
2. Der Ausrüster	389
a) Abgrenzung: Charterverträge im Rahmen des griechischen Rechts und die Zurverfügungstellung von Schiffen	391
b) Der Nur-Eigentümer	392
3. Der Schiffsmanager	392
4. Der Kapitän und die Schiffsbesatzung	394
IV. Personenvereinigungen in der griechischen Seefahrt	395
1. Speziellere Gesellschaftsformen	395
a) (Aktien-)Nautische Gesellschaft (G. 959/1979 – „Ναυτική εταιρία“)	395
b) Spezielles maritimes Unternehmen („Ειδική Ναυτική Επιχείρηση“)	396
c) Ausländische Gesellschaften mit <i>Niederlassung</i> in Griechenland	397
V. Die Aktiengesellschaft nach griechischem Recht – Verwaltung einer Aktiengesellschaft in Griechenland	398
1. Verwaltungsrat als Leitungs- und Geschäftsführungsorgan	399
2. Die Unterscheidung von geschäftsführenden und einfachen Verwaltungsratsmitgliedern	400

C. Strafbarkeit von Leitungspersonen für Meeresverschmutzung durch Schiffe	401
I. Der aktuelle Diskurs zur griechischen Beteiligungslehre: Täterschaft und Teilnahme in ihren Erscheinungsformen	402
1. Der Täterbegriff im griechischen Strafrecht als Anknüpfungspunkt	402
2. Zur Abgrenzung von Täterschaft und Teilnahme – die formal-objektive Theorie	403
3. Die „Lückenbüßerfunktion“ der mittelbaren Täterschaft im griechischen Strafrecht	405
4. Anstiftung	408
II. Strafbarkeit der Meeresverunreinigung durch Schiffe auf der Ebene des „Home Office“ im griechischen Recht: Der Fall des Reeders als Betreiber	409
1. Typische Fallgruppen und rechtliche Schwerpunkte beim aktiven Handeln	409
a) Unmittelbare Täterschaft und Mittäterschaft	409
b) Anweisungen als Anknüpfungspunkt	412
aa) Mittelbare Täterschaft	412
bb) Die Anstiftungslösung als allgemeiner Ansatz bei Weisungen	415
c) Zwischenergebnis	418
2. Zentrale Aspekte der strafrechtlichen Verantwortlichkeit von Leitungspersonen eines griechischen Schifffahrtsunternehmens für Meeresumweltstraftaten durch Unterlassen	418
a) Problem der Anwendbarkeit der Spezialvorschrift auch im Falle von Meeresverschmutzung	420
b) Der gesetzlich geregelte Fall einer „Garanten- oder garantenähnlichen“ Haftung des Betriebsinhabers für Umweltdelikte nach griechischem Recht – Zur Verantwortlichkeit von Leitungspersonen im griechischen Umweltstrafrecht	422
aa) Dogmatische Einordnung: Verantwortlichkeit <i>als Täter</i>	423
(1) Garantenpflicht i.S.v. Art. 15 grStGB	423
(2) Einordnung als Pflichtdelikt	426
bb) Die Garantenstellung – Der Täterkreis und der Begriff der „ <i>leitenden Stellung</i> “	428

cc) Erfolgsabwendungsmöglichkeit: Hierarchische Strukturen und das Weisungsrecht als Voraussetzung	431
dd) <i>Betriebsbezogenheit</i> als maßgebliches Kriterium	432
c) Fahrlässigkeit	437
d) Individualisierung und Konkretisierung der besonderen Rechtspflicht	440
aa) Inhaltliche Konkretisierung: Die besondere Rechtspflicht der Kontrolle	440
bb) Aufgabenverteilung	443
(1) Horizontale Verantwortungsverteilung	444
(2) Vertikale Verantwortungsverteilung	447
cc) Rechtliche Herausforderungen und Implikationen von Kollegialentscheidungen im griechischen Strafrecht	449
e) Zwischenergebnis	451
III. Weitere Hauptakteure	452
1. Der Schiffsmanager	452
a) Tun und Unterlassen	452
b) Unterlassen und die Problematik der Rechtspflicht	454
c) Einordnung der Beteiligungsform: Täterschaft oder Teilnahme?	457
2. Die Kriterien der strafrechtlichen Verantwortung bei Schiffscharter	459
a) Bareboat-Charter und Nur-Eigentümer	459
b) Zeit- und Reisecharter	460
D. Zusammenfassung 4. Teil	461
Fünfter Teil: Gesamtbetrachtung und rechtsvergleichende Dimensionen	465
A. Einleitung	465
B. Das Problem der fehlenden Rechtsprechung	466
C. Regelungsstrukturen des strafrechtlichen maritimen Umweltschutzes	468
I. Das maritime Umweltstrafrecht als <i>transnationales</i> Phänomen – Von der Reaktion auf Katastrophen bis hin zu Bemühungen um Harmonisierung	468

II. Vergleich im System des maritimen Umweltstrafrechts	475
1. Die historische Entwicklung	475
2. Die Rechtsgutverletzung und der Meeresverschmutzungstathandlungserfolg – Zwischen Legitimation und Limitierung	482
3. Kumulationseffekte und die wettbewerbsorientierte Betrachtungsweise	489
4. Die Rolle der Verwaltungsakzessorietät im (maritimen) Umweltstrafrecht	491
5. Fahrlässigkeit im maritimen Umweltstrafrecht	493
III. Dogmatische Perspektiven auf den Strukturwandel im maritimen Umweltstrafrecht	495
1. Deutschland: Gefährdungsdelikt und grobe Fahrlässigkeit – Perspektiven für eine europäisierte Strafrechtsmodernisierung	496
2. Griechenland: Auf dem Weg zur Systematisierung – Plädoyer für ein „Umweltgesetzbuch“	500
D. Verantwortlichkeit in (Schiffahrts-)Unternehmensstrukturen für maritime Umweltdelikte	501
I. Der Betrieb (von Schiffen) als Ankerpunkt	501
II. Die Notwendigkeit einer <i>schiffsbezogenen</i> Betrachtungsweise	503
III. Formen und Strukturen des <i>aktiven Tuns</i>	506
1. Die Anweisung als Basis	506
2. Mittelbare Täterschaft – Begehung <i>durch</i> einen anderen	507
a) Täterschaft kraft Irrtums	507
b) Täterschaft kraft fehlender objektiver Zurechnung	510
c) Mittelbare Täterschaft durch Organisationsherrschaft – Der Weg der deutschen Rechtsprechung	511
3. Mittäterschaft – Begehung <i>mit einem anderen</i>	513
4. Anstiftungslösung	516
5. Ergebnis	517
IV. Formen und Strukturen <i>des Unterlassens</i> – Das Unterlassungsdelikt als zentraler Zurechnungsmechanismus	519
1. Begründung	519
2. Voraussetzungen	522
3. Systematik und Struktur – ein wichtiger Unterschied	523
4. Täterkreis und Individualisierung	525
5. Arbeitsteilung	527
6. Ergebnis	528

Inhaltsverzeichnis

V. Strafrechtliche Verantwortlichkeit von Leitungspersonen <i>de lege ferenda</i>	529
1. Allgemein	530
2. Regelungstechnik	531
3. Struktur und dogmatische Einordnung	532
4. Wichtige Punkte	535
Fazit	537
Literaturverzeichnis	539